



Erläuternder Bericht

**Öffentliche Planaufgabe
gemäss § 13
Strassengesetz**

Schwamendingenstrasse

Haltestelle «Dorflinde»

Bau Nr. 21613

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
2	Zielformulierung	4
3	Variantenstudium	5
4	Projektbescrieb	6
4.1	Konzept	6
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	7
4.3	Öffentlicher Verkehr	7
4.4	Hitzeminderung	7
4.5	Parkierung	8
4.6	Anlieferung und Entsorgung	8

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Das vorliegende Projekt wurde vom Tiefbauamt ausgelöst. Es hat zum Ziel, die nördliche Haltestelle beim angrenzenden Zentrum Dorflinde in Oerlikon gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes hindernisfrei umzubauen. Mobilitätseingeschränkten Personen soll es zukünftig einen autonomen Zugang zum Bus der Linie 75 ermöglichen.

1.2 Auftrag

Das Tiefbauamt plant die hindernisfreie Ausgestaltung der nördlichen Haltestelle «Dorflinde» an der Schwamendingenstrasse. In diesem Zusammenhang soll auch die Erneuerung der schadhaften Betonplatte bei der heutigen Bushaltestelle geprüft werden. Die Verkehrsbetriebe Zürich fordern eine nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle. Mit dieser werden Konflikte beim Einbiegemanöver ab der Tiefgarage Dorflinde reduziert, was zur Verkehrssicherheit beiträgt. Weiter verbessert sich die Fahrplanstabilität, weil der Rückstau des Verkehrs bei der Kreuzung Schaffhauserstrasse verringert wird. Muss die Haltestelle projektbedingt verschoben werden, ist das Erstellen einer Wartehalle zu prüfen. Die Lage des Fussgängerstreifens ist auf die neue Gesamtsituation abzustimmen.

Zusammen mit dem Strassenprojekt werden folgende Werkleitungsmassnahmen umgesetzt:

- Dienstabteilung Verkehr: Bau von Werkleitungen und Ersatz der Detektorschlaufen
- Wasserversorgung: Erneuerung einer Hausanschlussleitung in Absprache mit den Hauseigentümerinnen und Hauseigentümern
- Tiefbauamt: Anpassung der Entwässerungseinrichtungen auf die neue Strassenoberfläche

1.3 Defizite / Potenziale

Die Haltestelle «Dorflinde» weist im Bestand eine Haltekantenhöhe von 10 cm auf. Ein autonomer Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen zum Bus ist heute nicht möglich. Bei einer Fahrbahnhaltestelle und der damit verbundenen Reduktion der Breite der Fahrbahn bietet sich die Möglichkeit, die Vorzone des Zentrums Dorflinde zu erweitern und diese aufzuwerten.

2 Zielformulierung

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Hindernisfreier Umbau der Haltekante nach Behindertengleichstellungsgesetz
- Nach Möglichkeit Erstellung einer nicht überholbaren Haltestelle
- Prüfung einer neuen Wartehalle, sofern Haltestelle zu verschieben ist
- Ersatz der schadhafte Betonplatte bei bestehender Bushaltestelle
- Neuordnung des Fußgängerstreifens sofern Konflikte mit neuer Lage Bushaltestelle

3 Variantenstudium

Das Anordnen einer hindernisfreien Haltestelle in Kurvenlage stellt im innerstädtischen Bereich generell eine Herausforderung dar. Die hohe Haltekante mit 22 cm Kantenhöhe muss für den autonomen Zugang mobilitätseingeschränkter Personen begradigt werden. In den An- und Wegfahrzonen sind Bedingungen einzuhalten, damit der Bus die Haltekante regulär bedienen kann.

Bei einem Fahrbahnhalt bildet sich Rückstau. Zum Zeitpunkt der Projektauslösung war unklar, ob dieser Rückstau den Knoten Dörflistrasse beeinflusst. Es wurden deshalb auch überholbare Haltestellen-Varianten untersucht.

Mit diesem Hintergrund wurden vier Lösungsvarianten entwickelt.

Drei der vier Varianten sehen die Anordnung der Haltestelle im Bereich der heutigen Bushaltestelle vor. Zwei von ihnen sind überholbar ausgestaltet und eine als nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle. Bei den beiden überholbaren Haltestellen ist eine Variante mit durchgängig hoher Haltekanten über 20 Meter Länge und eine Variante mit «Kissenlösung» ausgearbeitet worden. Bei der «Kissenlösung» sind die vorderen zehn Meter mit hoher Kante ausgebildet.

Die nicht überholbare Haltestelle ist mit durchgängig hoher Haltekante entworfen. Bei den beiden Varianten mit durchgängig hoher Haltekante wurde ersichtlich, dass der Eingriff in die Vorzone des Zentrums Dorflinde durch die Einengung des Trottoirs und der Befahrbarkeit der Tiefgarage des Zentrums Dorflinde erheblich wird und so nicht realisiert werden kann. Bei der Variante mit der «Kissenlösung» kann die Fahrgeometrie optimiert werden. Der Eingriff in die Vorzone des Zentrums Dorflinde fällt geringfügiger aus. Jedoch haftet dieser Variante der Makel an, keine durchgängig hohe Haltekante anbieten zu können.

Die vierte Variante sieht das Verschieben der Haltestelle in Richtung Osten vor, ist nicht überholbar und beinhaltet eine durchgängig hohe Haltekante. Diese Lage am Anfang des Kurvenbereichs lässt Optimierungen der Fahrgeometrie für den Bus zu. Dadurch findet kein Eingriff in die Vorzone des Zentrums Dorflinde statt und die Vorzone kann zusätzlich vergrößert werden. Auch bietet diese Variante den Vorteil, dass sie unmittelbar gegenüber der bestehenden südseitigen Haltestelle zu liegen kommt.

Bei den weiteren Abklärungen zur Bestimmung der Bestvariante wurde nachgewiesen, dass der Rückstau durch die nicht überholbaren Haltestellen den Knoten Dörflistrasse nicht negativ beeinflusst. Basierend darauf und durch die durchwegs positiven Auswirkungen der Haltestellen-Anordnung wurde zusammen mit dem Projektteam die vierte Variante als Bestvariante bestimmt.

4 Projektbeschreibung

4.1 Konzept

Das Zentrum Dorflinde befindet sich im historischen Dorfkern von Oerlikon. Die Schwamendingenstrasse ist in diesem Abschnitt ein stadtweit bedeutender Strassenraum, was erhöhte Anforderungen an die Gestaltung stellt. Die Haltestelle ist als Bestandteil des Platzbereichs zu betrachten. In unmittelbarer Umgebung befinden sich diverse öffentliche Einrichtungen, gastronomische Betriebe sowie Einkaufsmöglichkeiten.

Die Erschliessung des Gebiets wird unter anderem über den Busbetrieb mit der Haltestelle «Dorflinde» sichergestellt. Da sich das Gesundheitszentrum für das Alter «Dorflinde» in unmittelbarer Umgebung befindet, ist die Ausgestaltung der Haltestelle gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes von grosser Wichtigkeit.

Die neue Haltestelle wird etwa 22 m nach Osten in Richtung Knoten Dörflistrasse verschoben. Bei der Anordnung der Haltestelle ist auf die Notzufahrt für Rettungs- und Löscheinsätze Rücksicht zu nehmen. Diese befindet sich unmittelbar westlich der Liegenschaft Schwamendingenstrasse 37, beim heutigen Restaurant Dorflinde. Die neue Lage der Haltestelle steht im Konflikt mit dem bestehenden Fussgängerstreifen. Dieser wird um knapp 16 m nach Westen in den Bereich der heutigen Haltestelle verschoben. Die neue Haltekante wird auf die komplette Länge von 20 m hoch mit 22 cm Kantenhöhe ausgebildet. Dadurch ist ein niveaugleicher und autonomer Zugang zum Bus auf der gesamten Haltekantenlänge sichergestellt.

Mit der neuen Lage der Haltestelle wird das Abwarten des Busses nicht mehr im Schutz der gedeckten Passage beim Coop-Eingang möglich sein. Als Ersatz wird bei der neuen Haltestelle eine Wartehalle erstellt.

Flankiert wird die neue Haltestelle durch fünf neue Bäume und zusätzliche Veloparkierungsmöglichkeiten. Die zusätzlichen Bäume mit den lokalen Entsiegelungsmassnahmen tragen zu einem besseren Klima und Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei.

Mit dem Haltestellen-Projekt wird gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht. Durch das Überholverbot an Bushaltestellen werden die heute unzureichenden Sichtweiten eliminiert. Konflikte mit einbiegendem Verkehr aus der Tiefgarage des Zentrums Dorflinde sind zukünftig ausgeschlossen. Zur Sicherstellung der Nichtüberholbarkeit der Haltestelle wird der heute überfahrbare Mittelbereich erhöht und bis zum Fussgängerübergang mit einem Randstein versehen. Neu wird dieser Bereich als

Trenninsel wirken. Einzig bei der Notzufahrt zum Zentrum Dorflinde wird der Randstein partiell abgesenkt.

Die Fahrbahnbreite bei der Haltestelle wird mit 4,50 m projektiert.

Die Trenninsel wird so platziert, dass die 4,50 m Fahrbahnbreite auch auf der gegenüberliegenden Haltestelle eingeführt werden können. Dadurch wird auch diese Haltestelle zukünftig nicht überholbar ausgestaltet.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Der Fussgängerübergang bietet auch an neuer Lage ein attraktives Querungsangebot. Die Fahrbahnbreiten werden reduziert, was den Fussgängerübergang insgesamt sicherer macht.

Die Vergrösserung der Vorzone des Zentrums Dorflinde mit den darauf abgestimmten Gestaltungselementen erhöhen die Aufenthaltsqualität für Zufussgehende und laden zum Verweilen ein.

Der Veloverkehr weist innerhalb des Projektperimeters keine Defizite auf. Mit dem Haltestellen-Projekt verändert sich die Gesamtsituation nur geringfügig.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Die neue Haltestelle wird auf der gesamten Länge mit einer hohen Haltekante ausgebildet und für mobilitätseingeschränkten Personen wird ein autonomer Zugang zum Bus ermöglicht. Die Haltestelle wird an neuer Lage mit einer Wartehalle einschliesslich Möblierung ausgestattet.

Dank der neuen, beidseitigen Fahrbahnhaltestelle wird die Fahrplanstabilität des Busbetriebs der Linie 75 gestärkt.

4.4 Hitzeminderung

Die bestehenden Bäume im Projektperimeter bleiben erhalten und sind von den Baumassnahmen nicht betroffen. Im Zusammenhang mit der Verschiebung der Haltestelle werden insgesamt fünf neue Bäume gepflanzt.

Zusammen mit den neuen, entsiegelten Flächen sind sie Elemente der Hitzeminderung. Regenwasser aus den umliegenden Flächen soll in die Baumrabatten entwässert werden und zur Verstärkung des Kühleffekts beitragen.

4.5 Parkierung

Im Projektperimeter befinden sich im Bestand keine öffentlichen Parkplätze. Es werden mit dem Projekt auch keine geschaffen.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung können weiterhin ohne Einschränkung erfolgen. Die Erschliessungen der angrenzenden Liegenschaften bleiben unverändert und sind gewährleistet.

Zürich, 20.01.2025 bup

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

